



Remissvar, Skogsentreprenörerna, Fi2025/00299

Stockholm, den 10 mars 2025

## Bakgrund

I det svenska skogsbruket är det entreprenörer som utför en stor del av arbetet åt landets skogsbolag, skogsägarföreningar och privata skogsägare. Skogen är idag att betrakta som en av de största basnäringarna – och i praktiken är det entreprenadföretag som producerar stora delar av skogens råvara.

Likt övriga gröna näringar har vi möjlighet att söka kompensation via den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidskatt på diesel. Vi har full förståelse för att stödet är att betrakta som nödvändigt för jordbruken, i vår bransch tvingas dock entreprenörerna slussa återbetalningen vidare till kunderna, skogsbolagen.

Skogsentreprenadbranschen står idag i startblocken för en omställningsresa till biobränslebaserade drivmedel – och målbilden är att kraftigt sänka utsläpp redan till 2035. Så som den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidskatt idag är utformad bromsas dock möjligheterna eftersom subventionen enbart främjar användande av fossil diesel.

Som branschorganisation är Skogsentreprenörerna även drivande i arbetet med att bygga upp ett fungerande civilförsvaret. Där har vi som branschföreträdare en central roll i arbetet med att bland annat säkerställa energiförsörjningen till många av landets hushåll. I civilförsvetsarbetet är det centralt med förbättrad försörjningsberedskap, utifrån detta blir det kontraproduktivt med en subvention som bidrar till ökat importberoende i stället för att värna den inhemska produktionen av biobränsle.

## Kommentarer

Rätten till skattesubventionen på bränsle är reglerad i många entreprenadavtal. Det vanliga upplägget är att entreprenören söker stödet men kunden tar det tillbaka genom minskad ersättning för utförd tjänst. Enkelt förklarat blir stödet till en statlig rabatt på skogliga tjänster som slutavverkning, gallring och markberedning. För landets entreprenörer leder stödet därmed mest till ökad administration och försämrade likviditet eftersom stödpengarna, den egentliga betalningen för utförd tjänst, söks via Skatteverket med tremånadersintervall.

Skogsentreprenörerna har länge verkat för att ställa om branschen till biobränsle. Tyvärr omöjliggör skattesubventionen detta. Att tanka HVO 100 innebär i skrivande stund drygt två kronor i påslag per liter. Tillsammans med den statliga bränslesubventionen ger det en total merkostnad på sex kronor per liter. Konkret en kostnadsökning på cirka 90 kronor per timme i merkostnad för att köra en medelstor skogsmaskin på HVO 100 i stället för på vanlig diesel.

Tack vare den statliga subventionen blir differensen mellan HVO 100 och fossil Mk 1-diesel för stor för att kunderna ska välja ett miljövänligt alternativ.

En förlängning av stödet fortsätter att bidra till vårt importberoende av bränsle – i stället för att främja förbättrad försörjningsberedskap genom stöttning av inhemska biobränsleproduktion.

Ökad fokus på inhemska producerade biobränslen, som till exempel HVO 100 delvis gjord på skogsråvara, bidrar både till förbättrad försörjningsberedskap, samtidigt som det gör skogen till en cirkulär ekonomi där vi är med och producerar det bränsle vi förbrukar.

## Sammanfattning

Så som den statliga skattenedsättningen av energi- och koldioxidskatt på diesel idag är utformad främjar det inte svensk skogsentreprenad, utan bidrar enbart till ökad administration för landets skogsentreprenörer.

Samtidigt motverkar stödet effektivt övergången till biobränsle och går stick i stäv med landets uttalade mål om ökad försörjningsberedskap och premiering av inhemska alternativ.

Skogsentreprenörerna noterar också att bränslepriset just nu är lägre än på mycket länge. Priset på insatsvaror, som till exempel reservdelar, ökar dock dramatiskt. Är syftet med stödet att kompensera för mer än ökade bränslepriser bör det regleras via andra åtgärder än ett bränslestöd.